RB BUGGY 1/8 RTR V2

EDIÇÃO LIMITADA!

MANUAL DE INSTRUÇÕES

SEGURANÇA – Precauções de Uso

Produto indicado para maiores de 14 anos.
Mantenha fora do alcance de crianças. Contém peças pequenas.

Leia atentamente todas as advertências e cuidados com todas as peças na montagem do seu modelo.

Monte este kit apenas em locais fora do alcance de crianças.
Se você está montando seu kit pela primeira vez, procure ajuda de um modelista experiente para montar o kit corretamente e permitir que o modelo atinja seu máximo potencial e desempenho.

Tenha cuidado ao usar ferramentas e instrumentos cortantes.
Na montagem, tome cuidado com algumas partes que podem ter bordas afiadas.

Depois de usar seu modelo, não toque ou retire o motor, esc e bateria, pois eles estarão em alta temperatura. Isso evitará o risco de queimaduras graves.

Siga as instruções de operações do rádio em todos os momentos. Não coloque os dedos ou qualquer objeto dentro de peças giratórias e móveis, pois podem causar danos e/ou ferimentos graves.

OPERACIONAL

Tenha clareza de sua frequência antes de ligar ou correr o com seu modelo, e nunca compartilhe da mesma frequência com outra pessoa ao mesmo tempo. Certifique-se de que os outros estejam conscientes de como e quando você estiver usando seu modelo.

Sempre ligue o transmissor antes de ligar o receptor no carro. Sempre desligue o receptor antes de ligar seu transmissor. Mantenha as rodas do modelo do chão ao verificar o funcionamento do equipamento de rádio.

Visão Geral

COMPONENTES

Rádio Controle

RB ONE com bolha pintada e adesivos cromados

FERRAMENTAS INCLUÍDAS

Chave Allen

Chave de Vela

Aquecedor de Vela

Almotolia

Chave Turnbuckle

Óleo de filtro de ar

EQUIPAMENTOS NECESSÁRIOS

8 Baterias AA 1.5V

Bateria LR14 1.5 V

Cola de cianoacrilato

Combustível

ANTES DE COMEÇAR

Coloque 4 baterias AA 1.4 V dentro do suporte de bateria. Por favor, sempre respeite e confirme os polos das baterias!

Instalação da Bateria no Aquecedor de Vela

Retire o encaixe do aquecedor de vela, insira a bateria LR14
e depois insira de volta no encaixe!

Instalação da Antena do Receptor

Passe o fio da antena do receptor pelo tubo de plástico,
que deverá ser colocado no suporte.
Coloque a tampa!

ANTES DE COMEÇAR

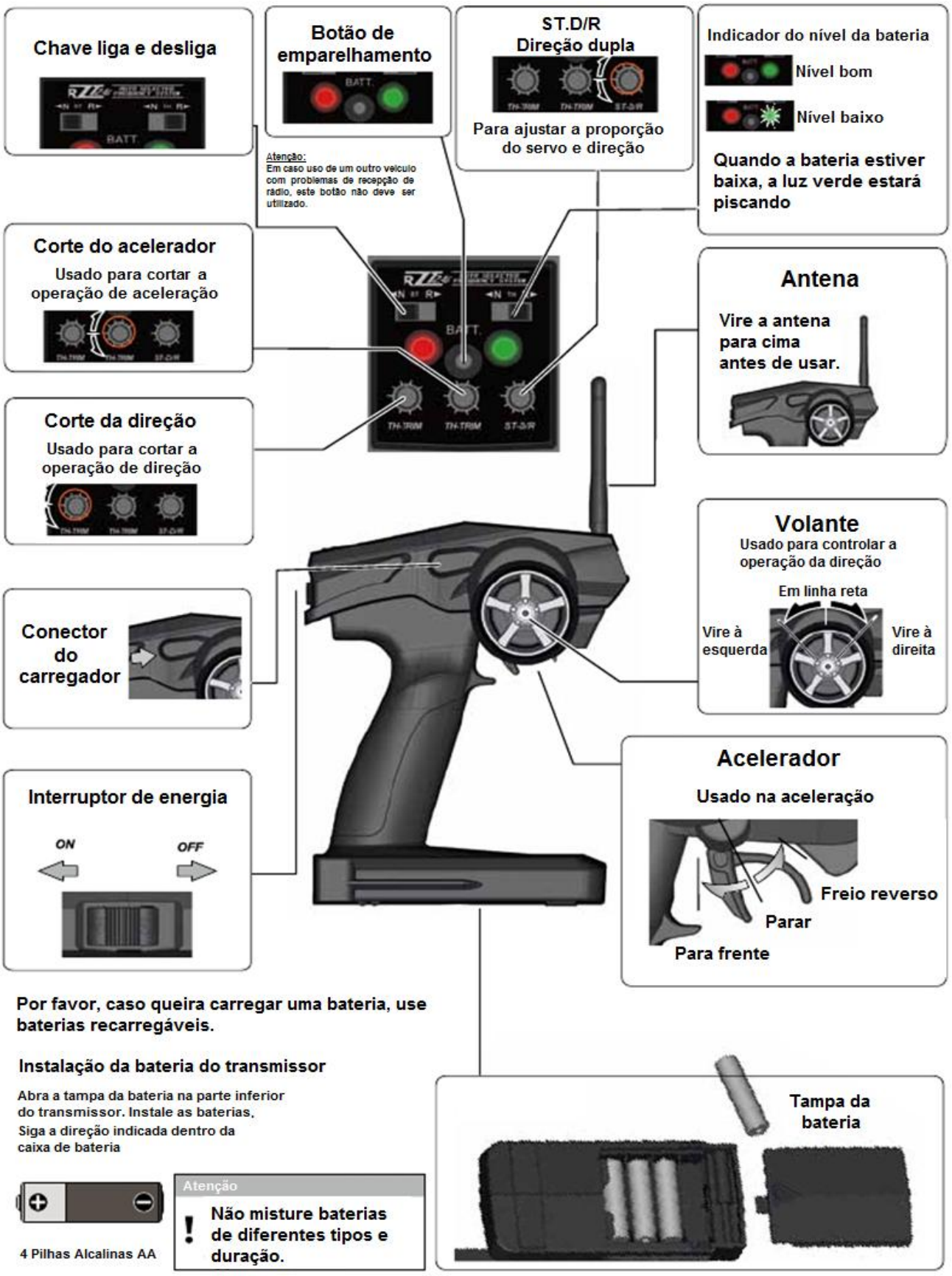
Instalação das baterias no transmissor

- Retire a tampa.
- Tenha cuidado e observe a polaridade das baterias
- Coloque 8 pilhas alcalinas AA, conforme ilustração ao lado
- Feche a tampa e assegure-se de que esteja encaixada corretamente

Ativando o transmissor

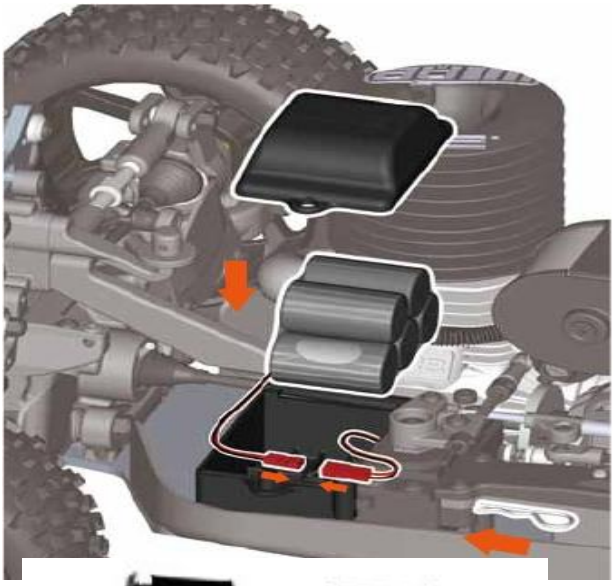
Sempre ligue o transmissor primeiro.

ANTES DE COMEÇAR


Chave liga e desliga
Botão de emparelhamento
Atenção:
Em caso uso de um outro veículo com problemas de recepção de rádio, este botão não deve ser utilizado.
ST.D/R
Direção dupla
Para ajustar a proporção do servo e direção
Indicador do nível da bateria
Nível bom
Nível baixo
Quando a bateria estiver baixa, a luz verde estará piscando
Corte do acelerador
Usado para cortar a operação de aceleração
Corte da direção
Usado para cortar a operação de direção
Antena
Vire a antena para cima antes de usar.
Volante
Usado para controlar a operação da direção
Em linha reta
Vire à esquerda
Vire à direita
Conector do carregador
Interruptor de energia
ON
OFF
Acelerador
Usado na aceleração
Freio reverso
Parar
Para frente
Por favor, caso queira carregar uma bateria, use baterias recarregáveis.
Instalação da bateria do transmissor
Abra a tampa da bateria na parte inferior do transmissor. Instale as baterias, Siga a direção indicada dentro da caixa de bateria
4 Pilhas Alcalinas AA
Atenção
Não misture baterias de diferentes tipos e duração.
Tampa da bateria

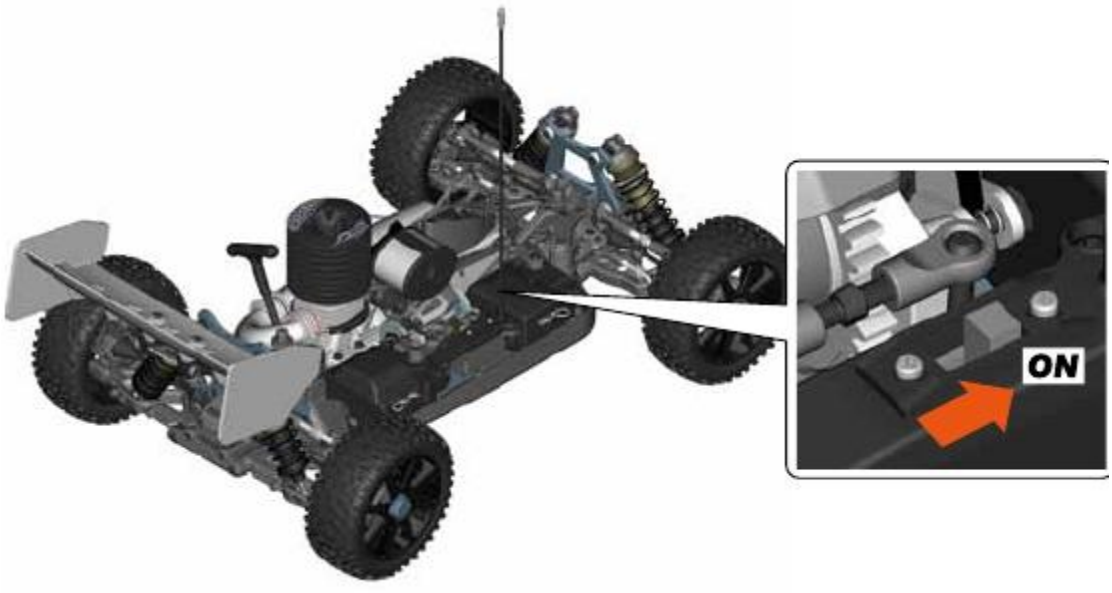
ANTES DE COMEÇAR

Instalação da bateria do receptor



Conecte a bateria ao plug antes de fechar a tampa.

Sempre ligue o transmissor primeiro



ANTES DE COMEÇAR

Verificação de intervalo de rádio

Girando o volante para a esquerda e direita fará com que os pneus dianteiros do RB One façam o mesmo.
Girando o volante um pouco, fará com que o modelo faça uma ampla virada.
Girando bastante o volante, fará com que o modelo realize uma curva acentuada.

Use o botão “DUAL RATE” para reduzir o curso do servo.

Aviso

Quando o carro está correndo em direção ao motorista, as orientações de direção são invertidas

Configuração do corte de direção

Ajuste a direção com [illegible] reverta o interruptor do transmissor para inverter a direção no caminho certo

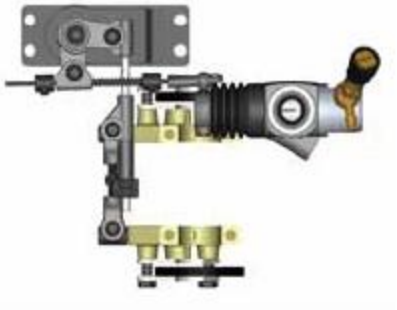
Aviso

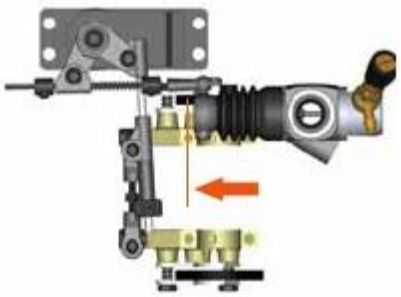
Verifique sempre a boa posição dos interruptores, como o indicado acima, antes de usar.

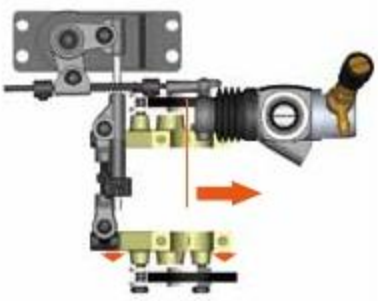
ANTES DE COMEÇAR

Configuração do corte do acelerador

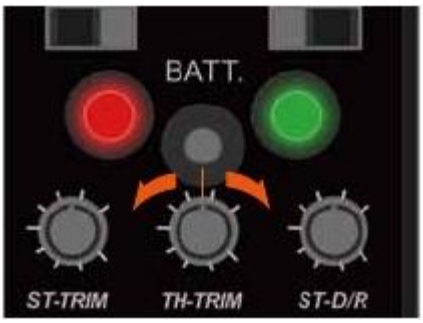
Definição neutraDefinição aceleração máximaDefinição freio máximo







Puxe o acelerador para dirigir para frente e empurre-o para frear. Quanto mais você puxar o acelerador, mas rápido o carro vai avançar.
Soltar o gatilho do acelerador desacelera o carro até que finalmente pare.
Para parar rapidamente pressione o acelerador para frente para usar os freios.



Ajuste de direção em neutro

***Sempre manatenha 1mm de folga entre a guia do anel e aceleração!**

Reverta o interruptor do transmissor para inverter o acelerador/freio no caminho certo.

Aviso

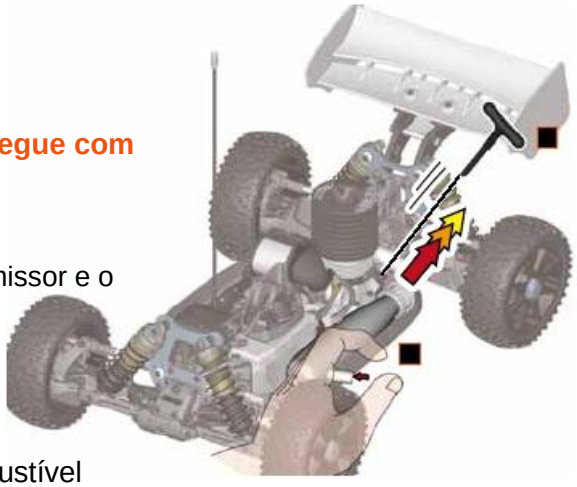
Verifique sempre a boa posição dos interruptores, como o indicado acima, antes de usar.

INICIO E AJUSTE DO MOTOR

Antes de iniciar o motor

*** Aplique um pouco de óleo de filtro de ar de espuma RB na espuma externa antes de iniciar o meu motor. (a espuma interna já está pré oleada)**

- Encha completamente o tanque com combustível.
- Usando o combustível errado, seu motor pode ser danificado.
- Sempre use combustível de 20 – 30% nitro, projetado especificamente para motores de carro RC.

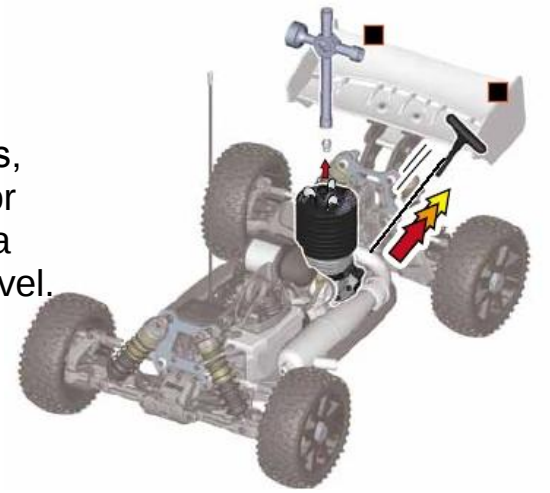


*** As instruções mencionadas abaixo são para recoil entregue com o carro #230006.**

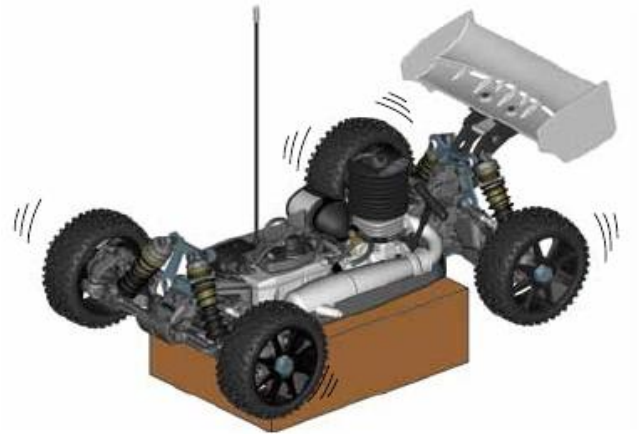
- Certifique-se de que tudo está em ordem e que o transmissor e o receptor estão ligados.
- Primeiro arranque: Obstrua o tubo do sistema de Escapamento e puxe 6 vezes o recoil para trazer o combustível para o motor.

- Início: Conecte o aquecedor de vela localizado na cabeça de resfriamento do eixo. Imediatamente puxe a trava. O motor começa a marcha lenta.

INICIO E AJUSTE DO MOTOR



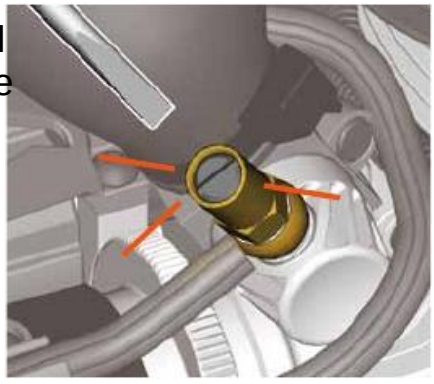
● Em caso de o motor parar e/ou inundações, porque há muito combustível dentro do motor (pistão preso em TDC), retire o plug e puxe a lâmina para remover o excesso de combustível. Aperte o plug e ligue o motor novamente.



● Colocar o carro em um suporte porque as Rodas podem virar se ele estiver parado por um tempo.

Configurando o motor

●Agulha principal



A agulha principal controla a quantidade de combustível que entra no motor quando o acelerador está totalmente acionado.
Virar a agulha no sentido horário faz a mistura de combustível ficar mais magra e, virá-lo no sentido anti-horário faz com que a mistura de combustível fique mais rica.

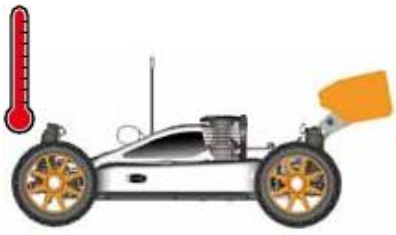
PARTIDA E AJUSTE DO MOTOR

Agulha de marcha lenta

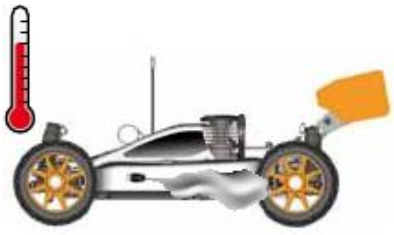
A agulha da marcha lenta controla a quantidade de combustível que entra no motor quando o acelerador está totalmente fechado. Virar a agulha no sentido horário faz a mistura de combustível ficar mais magra e, virá-lo no sentido anti-horário faz com que a mistura de combustível fique mais rica.

Parafuso limitador de ar

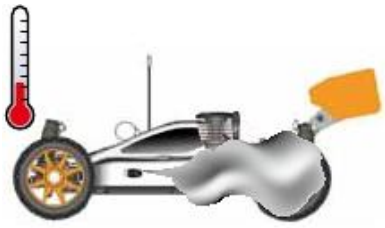
Parafuso limitador de ar ajusta a folga de abertura quando o acelerador está na posição fechada e determina a marcha lenta. Virar este parafuso no sentido horário torna a marcha lenta acelerada e virar no sentido anti-horário faz com que a marcha lenta desacelere.



Quando o motor está muito fechado (pouco combustível). O motor fica muito quente (temperaturas acima de 110° C) e pode causar danos (não sai fumaça do escapamento).

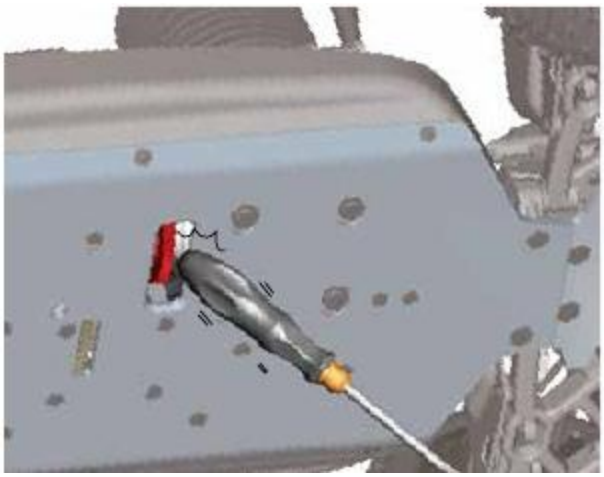


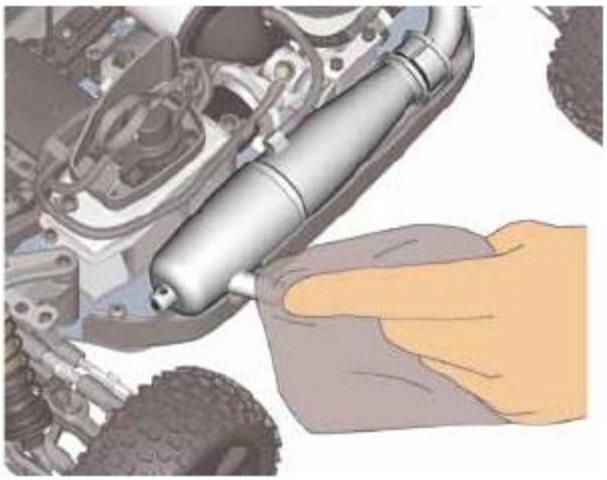
A configuração correta do carburador regula bem a temperatura do motor (temperaturas entre 90°Ce 110° C). O motor fica forte e estável. A fumaça do escapamento sai normalmente.



Quando o motor está muito aberto (mais combustível), fica muito frio (temperatura abaixo 90° C), e sem potência (escapamento com muita fumaça).

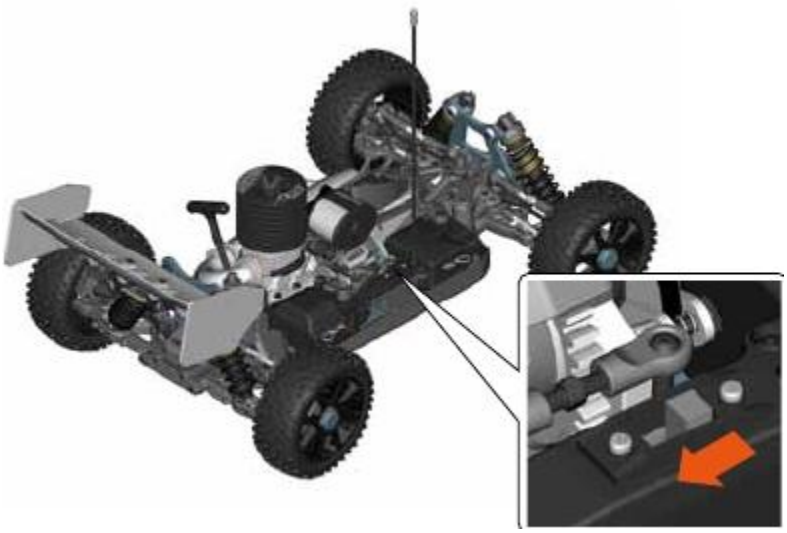
PARANDO O MOTOR E DESLIGANDO O RADIO



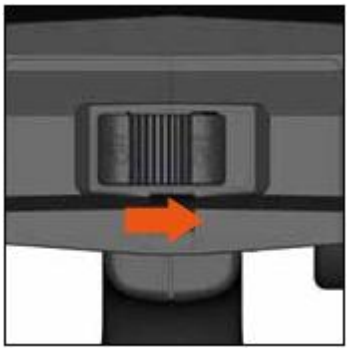


Para parar o motor, toque no volante do motor com um cabo de chave de fenda ou bloqueie o escapamento com um pano grosso.

Desligue o receptor (carro).

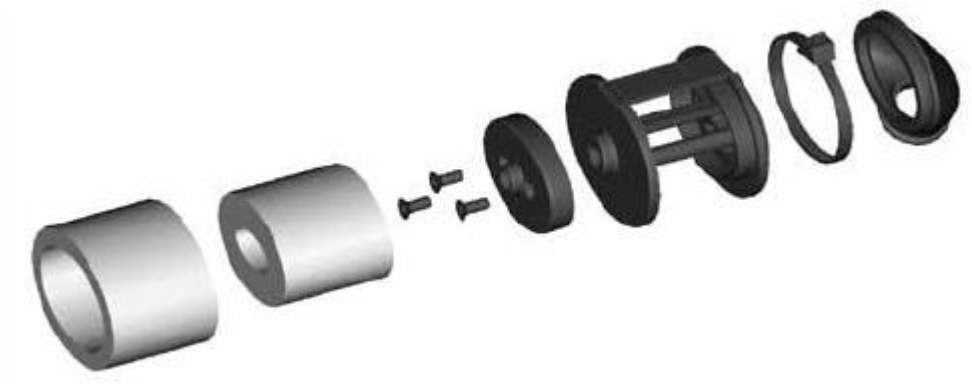


Desligue o rádio (transmissor).



MANUTENÇÃO

Manutenção do filtro de ar



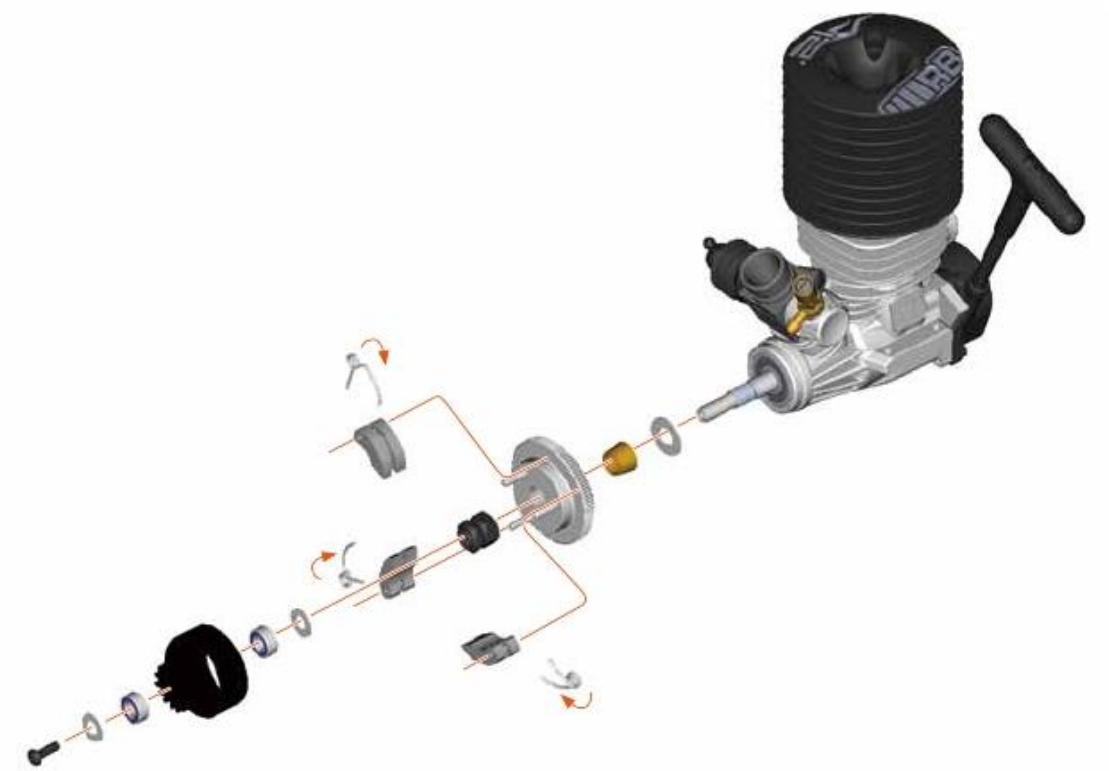
Um filtro de ar mantido corretamente é essencial para a vida e desempenho de cada motor nitro. NUNCA execute o seu motor sem um filtro de ar, mesmo que por um curto período de tempo. Sem um filtro de ar, poeira e sujeira vão entrar no motor e danificar irreversivelmente e encurtar o seu ciclo de vida. Não se esqueça de colocar óleo com abundância na espuma do filtro, que normalmente é vendido junto.
Certifique-se de que a espuma do filtro de ar está completamente cheia de óleo e em perfeita forma em todos os momentos. Troque a espuma regularmente e NÃO limpe e reutilize a espuma.

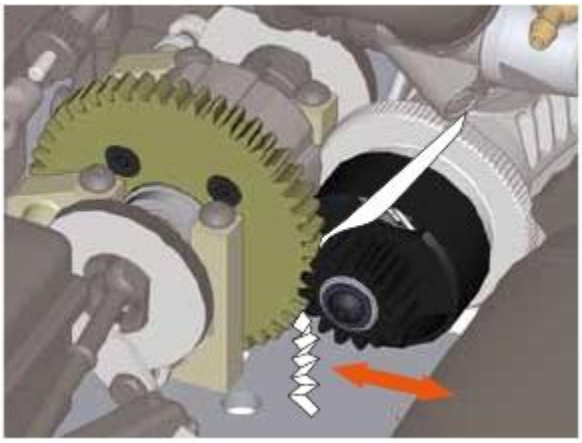
Verifique se as rodas não estão danificadas.

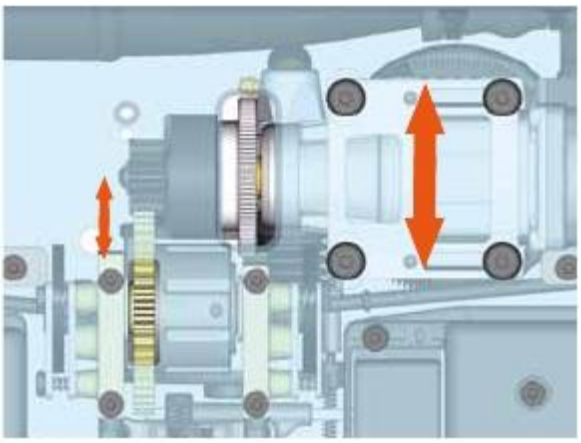
Aplique um pouco de cola, se for necessário.

MANUTENÇÃO

Verifique o rolamento do sino da embreagem e molas / sapatas. Substitua-os se for necessário.







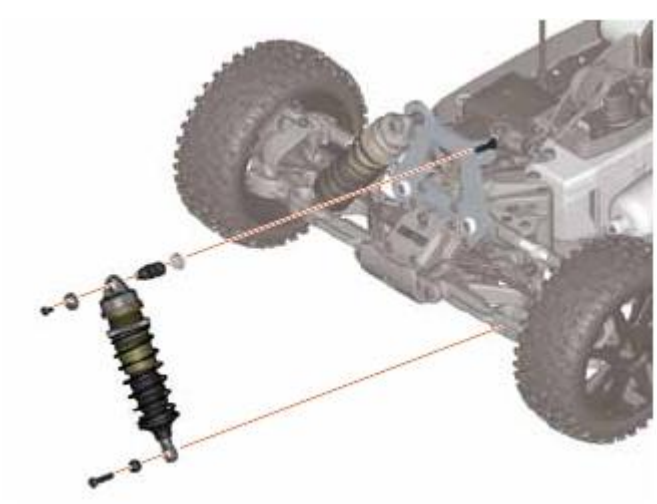
Verifique a tela de transmissão entre o sino de embreagem e a engrenagem principal. Por favor, use um papel fino entre os dentes e empurre o motor para o centro do carro.

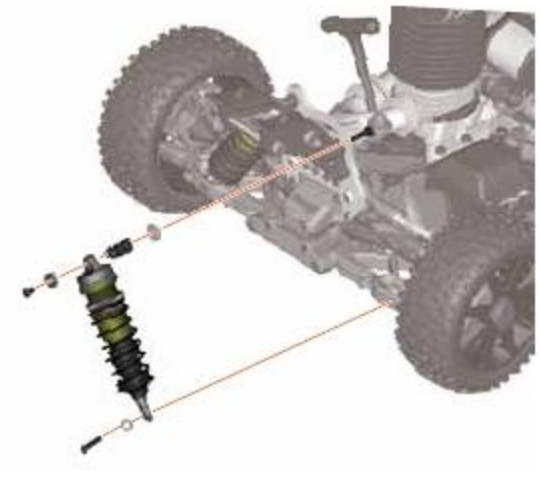
Aperte os quatro parafusos sob a placa do chassis. Retire o papel fino, você deve ter a regulagem certa.

Se a regulagem estiver com muita folga, os dentes irão travar. Se a regulagem estiver muito apertada, os dentes irão desgastar prematuramente.

MANUTENÇÃO

Manutenção do amortecedor





Substitua o óleo de silicone assim que estiver sujo. Retire a tampa superior com a sua membrana de borracha. Estenda o eixo completamente. Encha-o com o novo óleo de silicone. Movimente o eixo para cima e para baixo algumas vezes para libertar as bolhas de ar retidas por baixo do pistão.

Volte totalmente o eixo do amortecedor no lugar empurrando-o. O excesso de óleo vai sair. Coloque a membrana e aperte o tampa.

MANUTENÇÃO

Manutenção dos rolamentos

Rolamentos devem ser mantidos adequadamente para um bom funcionamento e longa durabilidade. Os rolamentos são lubrificados de fábrica.

É recomendável limpar regularmente todos os rolamentos em carro. Você pode limpar os rolamentos com RB cleaner #02002-017. Para os rolamentos com protetor de borracha, remova os selos de ambos os lados, limpe e coloque um pouco de graxa RB #02010-115.

Substitua ambos os selos, ao mesmo tempo, alinhando-os em cada lado do rolamento e pressione levemente com o dedo em toda vota da circunferência. Quando os rolamentos estiverem muito velhos / desgastados, substitua-os.

Manutenção do eixo de transmissão

Regularmente coloque um pouco de graxa nos pinos e pinos de conexão para evitar desgaste. Use graxa de cobre RB # 02010-114.

Inspecione regularmente os pinos e pinos de conexão. E,se eles mostram algum desgaste, substitua-os imediatamente para evitar o desgaste excessivo.

Manutenção dos diferenciais

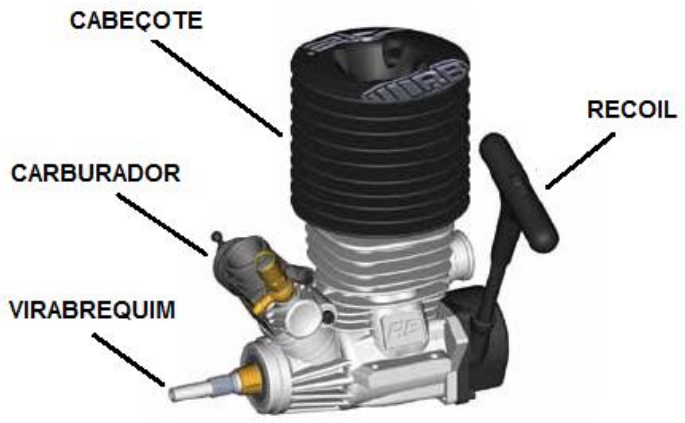
Regularmente remova o óleo, limpe e coloque um pouco de óleo novo no diferencial. Você pode usar os óleos de silicone RB. Se você sentir que a junta está desgastada, apenas reponha. Você pode fazer isso nos diferenciais dianteiros, nos centrais e traseiros.

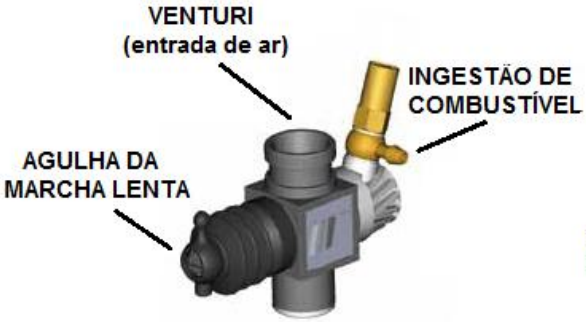
Manutenção das engrenagens cônicas

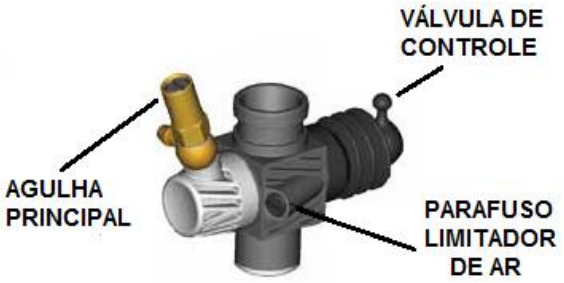
Limpe regularmente a ampla engrenagem cônica e pinhão. Verifique a rede de engrenagem e coloque um pouco de graxa de cobre RB # 02010-114.

*** Todas as outras partes do carro tem que ser limpas regularmente. Nunca deixe poeira e lama em seu carro. Se seu carro estiver molhado, desmonte-o, limpe e seque as peças de aço.**

CONHECENDO COISAS SIMPLES DO SEU MOTOR







***Configuração original do carburador do motor RB "BLACK"**

Agulha principal: 3,5 voltas para fechar

Agulha da marcha lenta: 2 voltas para fechar

Parafuso limitador de ar: 0,7mm para abrir

CONHECENDO COISAS SIMPLES DO SEU MOTOR

Vela

OK

Existem dois tipos de velas disponíveis: normal e turbo, dependendo do tipo de motor.

Verifique regularmente o estado da incandescia da vela, tirando-a para fora do motor e verificado a condição do espiral. Quando o corpo da vela estiver opaco ou fosco, os motores, sem razão, mudam a incandescência da vela.

O espiral deve acender uma luz laranja ao conectar o aquecedor de vela.

Se o espiral da vela não acender, verifique a bateria do aquecedor de vela por meio de testes com uma nova vela. Se o aquecedor de vela não fizer o espiral brilhar, substitua ou recarregue a bateria.

Sempre que possível utilize velas RB, uma vez que estas têm sido extensivamente testadas e aprovadas para o máximo desempenho dos nossos motores.

Quando a vela estiver sem o espiral, ou ele esteja quebrado ou derretido, isso não é um bom sinal, e por isso, é aconselhável verificar todo seu motor para que não cause danos antes de continuar a usá-lo.

Um espiral de vela quebrado ou a ausência do mesmo, geralmente é causado pelo fraco funcionamento do motor, por isso sugerimos que você mude o ajuste agulha principal. E sugerimos que você evite isso se você quiser que seu motor tenha longa durabilidade.

ACONSELHAMENTOS ECONFIGURAÇÃO DETALHADA

Como iniciar o seu motor?

Nota: O pistão do motor pode estar apertado no topo do seu curso (TDC), quando o motor estiver frio, e isso é normal. A camisa/ pistão é projetada de forma que, quando o motor tiver atingido a temperatura normal esse ajuste é perfeito e por isso o motor produz a melhor energia possível.

1) Encha o tanque de combustível.

2) Quando for dar a primeira partida do dia, é necessário que você tampe a saída do escapamento e gire o motor algumas vezes para que puxe combustível.
Quando se utilizar um recoil, puxe de 4 a 5 vezes. Isto irá criar pressão adicional no tubo e na linha de pressão do tanque de combustível, fazendo com que o combustível seja empurrado para dentro do carburador.

3) Gire o flywheel com a ajuda da sua caixa de partida (não se aplicam a vela de ignição) por cerca de 3segundos ou quando usar um recoil, puxe de 4 a 5 vezes para que o combustível passe pelo motor. Ao usar caixa de partida, você vai notar um aumento de RPM, isso significa que o combustível está passando pelo motor e lubrificando-o, tornando as coisas mais fáceis.

4) Certifique-se de que o acelerador está fechado e, em seguida, aplique o aquecedor na vela e inicie o motor. Se o motor não ligar imediatamente, ou não fizer qualquer som de que quer ligar, então não continue tentando e, ao invés disso, pare por alguns segundos, mantendo o aquecedor na vela. Após cerca de 10 segundos, tente novamente, e se o motor ainda não ligar, repita o processo a partir do ponto 2. No entanto, se o motor estiver afogado, retire a vela, acelere o motor completamente, cubra o orifício da vela com um pedaço de tecido, e gire o flywheel com a caixa de partida (ou recoil). O excesso de combustível será ejetado através do orifício da vela. Antes de montar a vela de incandescência novamente, verifique o funcionamento da vela de incandescência com o aquecedor.

AVISO: calço hidráulico acontece devido a um excesso de combustível no motor e faz com que o cilindro fique inundado e evite que o pistão se desloque para cima. Se isso acontecer, não continue tentando ligar o motor ou poderá ocorrer um dano. O combustível excessivo também impede que o motor não funcione corretamente.

5) Uma vez que o motor ligou, abra um pouco o acelerador a fim de, gradualmente, deixar o motor aquecer até à temperatura de operação. Isto é uma rotina importante que você sempre deve seguir, principalmente quando o motor ainda é novo. As partes internas precisam receber lubrificação e alcançar temperatura operacional antes de levar sua máquina para performances máximas.

DICA: Quando o camisa/pistão ainda é novo o ajuste pode estar muito apertado, então a partida do motor pode estar bastante difícil. Para tornar isso mais fácil, você pode aquecer o motor com um secador de cabelo antes de começar.
Se o motor não pegar:
• Verifique se a vela ainda está funcionando.
• Verifique se a bateria do aquecedor de vela está devidamente carregada.
• Verifique se o combustível está chegando ao carburador.
• Verifique se o motor não está inundado.

6) Se você tem o motor equipado com um recoil, então faça ponto de 1 a 5 acima. É muito importante saber que você nunca deve puxar o cabo totalmente para fora, então limite-se puxando no máximo 30 cm e nunca insista quando o motor estiver inundado. Você pode quebrar o cabo, que funciona como um mecanismo de proteção. Se o seu cabo não quebrar, então você provavelmente pode quebrar alguma coisa dentro do motor, o que é ainda pior.

Procedimento de rodagem

Um motor nitro é uma obra-prima mecânica e requer cuidado em seu amaciamento, para permitir que as partes interna se tolerâncias mínimas correspondentes alcancem folgas de funcionamento adequadas. O bom amaciamento do seu motor é determinante para o melhor desempenho e durabilidade. Durante este procedimento, se você executar o motor de forma muito fina e/ou deixar o motor tomar muito RPM, você irá encurtar a vida útil e o desempenho do motor dramaticamente. Além disso, você também pode causar danos permanentes no motor. Fazer o amaciamento do seu motor enquanto instalado no carro leva algum tempo, mas também permite, pela primeira vez, que os componentes da transmissão do carro operem em conjunto e sob condições controladas.

1) Depois de ter iniciado o motor deixe-o funcionar em marcha lenta (baixo RPM) durante pelo menos 1tanque, ociosidade deve ser regular, e se o RPM diminuir e o motor parar, você deve fechar a agulha devagar(1/4 de volta de cada vez), e se o RPM subir, você deve abrir a agulha lentamente.

2) Após o motor funcionar em marcha lenta ao longo de 1 tanque, você deve deixar o motor esfriar antes de reiniciá-lo(Tenha a certeza de que o pistão não está parado no ponto morto superior) e abra a agulha principal por pelo menos ½ volta a mais do que foi originalmente ajustada. É indicado executar o motor na pista para que seja resfriado corretamente. Durante este processo, certifique-se de que o motor não está alcançando muito RPM (o motor deve estar fazendo o som de um motor de quatro tempos e você deve ver se o combustível sai pelo escapamento). Se o motor alcançar muito RPM, feche o acelerador imediatamente e abra a agulha principal mais uma vez (repita se necessário), até o motor sufocar devido ao excesso de combustível. Desta forma, você terá a certeza que há lubrificação suficiente e que o RPM não ficará muito alto. Execute o motor assim por pelo menos 3 tanques, e evite longos períodos de pleno funcionamento do acelerador.

3) Após isso, você pode começar a fechar a agulha principal para que o motor atinja mais RPM (ainda faz um som de quatro tempos e fumaça muito). Continue assim por pelo menos mais 3 tanques e evite longos períodos de pleno funcionamento do acelerador.

4) Depois disso, você pode fechar ainda mais a agulha principal, até chegar cerca de 80% da performance do motor(mais RPM, mas ainda fumaça), este para 2 tanques.

5) Em seguida, você pode ajustar o motor até 90% ou 95% de sua energia, mas tome cuidado para que você não superaqueça o motor e faça-o perder sua energia. Se isso acontecer, pare imediatamente e abra a agulha principal (1/4 de uma volta).

ATENÇÃO: Durante o período de amaciamento, o motor deverá sempre ter um bom e constante nível de ociosidade, ter muita fumaça e combustível excessivo saindo do escapamento.

6) **Configurações do Carburador:** Para ser capaz de ajustar o carburador de um motor nitro corretamente, você precisa ter paciência e deve tentar entender como isso funciona. Às vezes, os motores nitro são difíceis de ajustar, e se você tem dificuldades, então sugerimos que você perguntar ao seu lojista, onde comprou o motor para ajudá-lo nesta questão. Se, contudo, você prefere tentar sozinho, aqui estão os passos:
AVISO: Ajuste uma agulha de cada vez e faça apenas pequenos ajustes, máximo de 1/8 cada uma vez!

Pré ajustes
Uma vez que o motor for ligado, deixe-o atingir a temperatura de funcionamento, então faça o seguinte:
1) Coloque a agulha principal, mantendo o carro do chão e o acelerador completamente aberto. O motor não deve estar completamente vazio e deve se estabilizar em 80% do topo RPM. Mas se o motor esvaziar completamente e a RPM continuar subindo muito alto, feche o acelerador imediatamente, abra a agulha principal e repita a sequência até que o motor não esvazie completamente e a RPM se estabilize em 80%. Se o motor funcionar muito rico (4 tempos de todo modo), incline a agulha principal até que o motor apenas comece a limpar.

2) Ajuste a marcha lenta do motor, mantendo o carro do chão. Em seguida, abra o acelerador até a RPM do motor aumente. Depois disso, feche o acelerador. Se o motor parar, então você precisa aumentara marcha lenta, girando o parafuso do ar da marcha lenta no sentido horário até que o motor não pare mais. No entanto, se a marcha lenta do motor continuar muito alta, você precisa baixar a marcha lenta, girando o parafuso no sentido anti-horário.

3) Defina a agulha da marcha lenta, mantendo o carro do chão, abra o acelerador até que o motor atinja a80% RPM, em seguida, feche o acelerador. Se o motor ficar em marcha lenta por 2-5 segundos e seu RPM diminuir, é porque o ajuste da agulha está muito rico. Então, deixe essa configuração mais fechada, girando a agulha da marcha lenta no sentido horário. Repita este processo até que o motor tenha um número de rotações constante durante, pelo menos, 20-30 segundos após o fechamento do acelerador. Se o motor ficar em marcha lenta por 2-5 segundos e a RPM de marcha lenta aumentar, o motor está funcionando de forma muito fechada. Neste caso, gire

a agulha, rodando-a no sentido horário.

4) Ajuste o RPM da marcha lenta usando o parafuso de ar, e tente encontrar uma marcha lenta baixa, mas confiável. Um RPM alto demais torna mais difícil a redução da velocidade do carro durante o amaciamento.

AVISO: Ao ajustar a agulha da marcha lenta, você pode afetar a RPM. Utilize o parafuso de ar para ajustar as baixas rotações quando se tornar muito alta ou muito baixa.
Quando estiver satisfeito com as configurações do carburador você está pronto para colocar o carro na pista e fazer os ajustes finais.

Os ajustes finais durante a condução
Quando estiver pronto com os pré-ajustes, você estará pronto para colocar o carro na pista e começar os ajustes finais. Se tiver ajustado sua agulha de marcha lenta e a RPM, você só precisará ajustar a agulha principal para encontrar a configuração correta às performances do seu motor.

Comece fechando a agulha principal através de pequenos apertos (1/8 de uma vez no máximo) e execute o carro novamente, repetindo esta sequência até que o motor fique completamente limpo e acelere bem com velocidade máxima. Para evitar que o motor funcione muito quente, é aconselhável então girara principal agulha (1/8 de volta no sentido horário), uma vez que o funcionamento do motor de forma muito magra irá causar o superaquecimento do motor, resultando em um desgaste excessivo do motor e possível ruptura.

Uma possível maneira de verificar a temperatura do motor é a aplicação de algumas gotas de água sobre a cabeça do cilindro. As gotas devem evaporar somente após 3-5 segundos, se evaporar imediatamente o motor está muito quente, por isso, gire a agulha principal (1/4 de volta no sentido anti-horário) imediatamente.

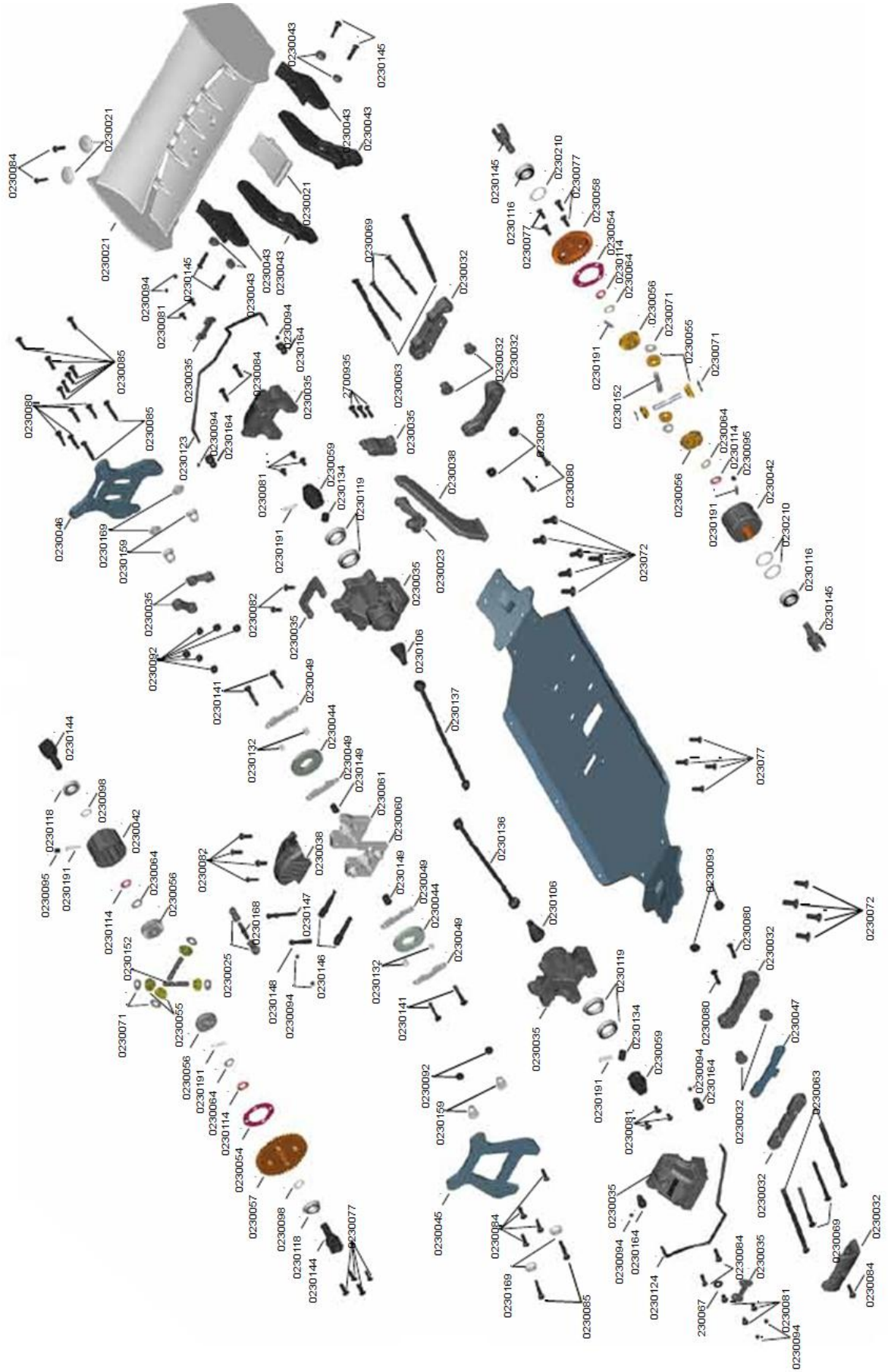
Verifique a temperatura do motor regularmente. Outra maneira de saber se o seu motor está funcionando de forma muito magra, é quando você está dirigindo e o motor começa soltar muita energia na faixa de baixa rotação, sem fumaça proveniente do escape. Se isso acontecer, gire a agulha principal para não danificar o motor. Uma vez devidamente ajustado, o motor deve produzir um som forte e agudo na velocidade máxima, e uma trilha fina de fumaça deve ser visível a partir do tubo de escape.

NOTA: *As configurações do carburador podem mudar de acordo com as condições meteorológicas, combustível, velas ou sistema de escape. Após a alteração qualquer destes, sempre gire a agulha principal ¼ a ½ de uma vez e, em seguida, reajuste a agulha principal novamente na pista.*

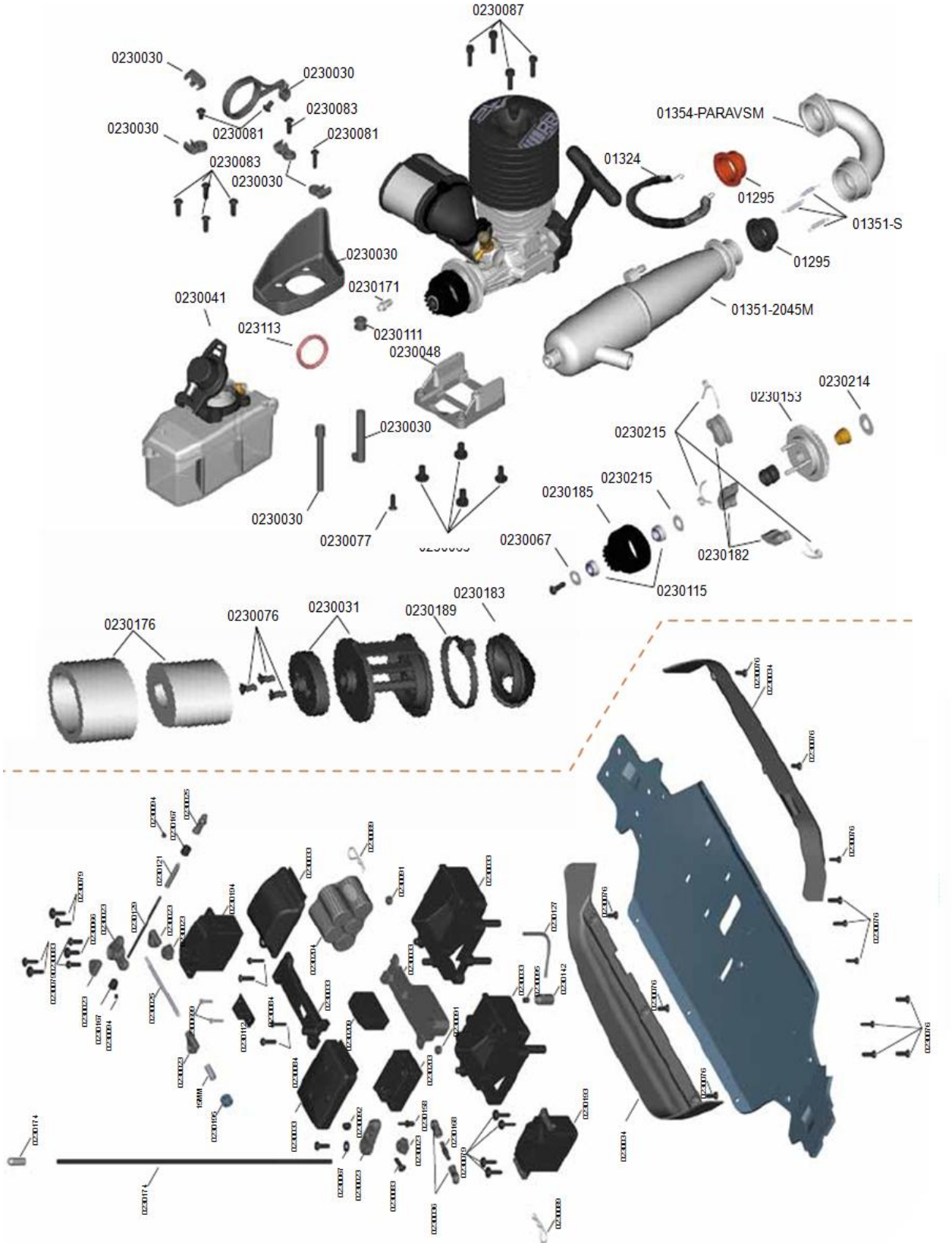
NOTA: *Quando o motor parar, o calor do motor vai para o carburador e alterar a rotação de marcha lenta.Isto pode traduzir-se em um mau RPMda marcha lenta, especialmente quando a sua marcha lenta estiver um pouco baixo. Voltará ao normal quando você tiver feito pelo menos 1 volta na pista novamente. Assim, o carburador chegará a sua temperatura normal de operação.*

Sempre siga estes conselhos:
• Mantenha o motor limpo por dentro e por fora.
• Verifique o seu motor em uma base regular.
• Mude a sua vela de incandescência em uma base regular.
• Mude o seu filtro de ar em uma base regular.
• Remova completamente o combustível do motor quando você terminar de usar o motor no dia.
• Utilize sempre um silenciador apropriado.

E, nunca haja da seguinte forma:
• Não limpe o motor com água.
• Não use quando o motor não está funcionando direito.
• Não corra com o motor muito quente.
• Não ligue o motor sem o filtro de ar.
• Não use o motor em vias públicas ou rodovias.


0230084
0230021
0230043
0230145
0230094
0230081
0230035
0230164
0230085
0230080
0230123
0230046
0230169
0230159
0230069
0230032
0230063
2700935
0230116
0230077
0230210
0230058
0230054
0230114
0230064
0230056
0230071
0230055
0230191
0230152
0230095
0230042
0230059
0230134
0230119
0230038
0230023
0230093
0230072
0230082
0230141
0230049
0230132
0230144
0230098
0230118
0230061
0230060
0230149
0230137
0230077
0230136
0230106
0230147
0230168
0230025
0230148
0230146
0230092
0230045
0230124
0230067
0230047
0230063
0230069
0230084
0230094

0230154
0230068
0230029
0230155
0230118
0230085
0230161
0230081
0230024
0230080
0230163
0230156
0230169
0230087
0230104
0230139
2700923
0230138
0230036
0230070
0230119
0230092
0230053
2500902-8
0230125
0230172
0230037
0230126
0230109
0230110
0230150
0230107
0230098
0230067
0230048
0230082
0230034
0230084
0230096
0230162
0230025
0230105
0230023
0230083
0230111
0230117
0230038
0230165
0230075
0230082
0230077
0230050
0230140
0230128
0230151
0230143
0230160
0230191
0230133
0230134
0230135
0230186
0230074
0230052
0230026
0230166
0230090
0230118
0230155
0230068
0230154
0230173(tire)-0230178(insert)
0230022(rim)
0230024
0230037
0230165
0230075
0230090
0230085
0230166
0230191
0230134
0230135
0230133
0230092
0230105
0230170
0230074
0230052
0230025
0230051
0230028
0230119
0230026
0230118
0230155
0230154


0230087
0230030
0230030
0230083
0230030
0230081
0230081
0230083
0230030
01354-PARAVSM
01324
01295
01351-S
01295
0230030
0230171
01351-2045M
0230041
023113
0230111
0230048
0230030
0230214
0230153
0230215
0230215
0230185
0230030
0230077
0230067
0230182
0230115
0230183
0230176
0230076
0230031
0230189

0230021	Buggy Wind (white)
0230022	Wheel chrome (4)
0230023	Steeing Servo Saver Set
0230024	Shock Parts Set
0230025	Rod End Set
0230026	Steering Hub Set 12°
0230027	125 cc Fuel Tank Set
0230028	Front Spindle Set
0230029	Rear Hub Set
0230030	Buggy Fuel Tank Parts Set
0230031	Air Filter Set
0230032	Arm Brace Set
0230033	Radio Box Set
0230034	Side Plate Set
0230035	Gear Box Set
0230036	Lower Sus Arm Set
0230037	Shock Top And Bottom Set
0230038	Suport Set
0230041	Complete assembled fuel tank
0230042	Diff Case Set
0230043	Wing Stay Set
0230044	Break Disk 3.0mm (2)
0230045	Shock Tower Front
0230046	Shock Tower Rear
0230047	Front Arm Brace
0230048	1-8 Buggy Chassis
0230049	Break Pad 1.5mm (4)
0230050	Streeing Plate
0230051	Forge Turn Buckle M5X40mm (2)
0230052	Forge Turn Buckle M4X52mm (2)
0230053	Forge Turn Buckle M5X58mm (2)
0230054	Diff case Washer (3)
0230055	Bevel Gear 10T Sintering Metal (12)
0230056	Bevel Gear 20T Sintering Metal (6)
0230057	Center Diff Gear 46T
0230058	Diff Ring Gear 43T
0230059	Diff Ring Gear10T
0230060	Center Differential Block (Casting) front
0230061	Center Differential Block (Casting) rear
0230062	Engine Mount-Die Cast
0230063	Screw Shaft M4x75mm
0230064	Washer 6x10x0.2mm (10)
0230065	Binder Cap H. Screw M4x8mm (10)
0230066	Flanged Head Socket T.P. Screw M3x10 (10)
0230067	Washer 3x8x0.5mm (10)
0230068	Screw Shaft M4x3.0x16mm (2)
0230069	Screw Shaft M3x20x45 (2)
0230070	Buttom Head Screw Shaft M3x4x52 (2)
0230071	Washer 4x10x0.15 (10)
0230072	Flat Head Shocket Screw M4x12 (10)
0230073	Spring Pin 3x22mm (10)
0230074	Bottom Head Socket Screw M4x16mm (10)
0230075	Flat Head Socket Screw M3x6 (10)
0230076	FlatHead Socket Screw M3x8 (10)
0230077	Flat Head Socket Screw M3x10 (10)
0230078	Flat Head Socket Screw M3x15 (10)
0230079	Flanged Head Socket T.P. Screw M3x12 (10)
0230080	Bottom Head Screw M3X15
0230081	Bottom Head Screw M3x5mm
0230082	Bottom Head Screw M3x8mm
0230083	Bottom Head Screw M3x10mm
0230084	Bottom Head Screw M3x12mm
0230085	Bottom Head Screw M3x20mm
0230086	Nylon Nut M3 (Thin) (10)
0230087	Cap Head Screw M3x12mm
0230088	Receiver box cover (10)
0230089	Body Pin (10)
0230090	Bottom Head Screw M4x12mm
0230091	Hub Nut M3 (10)
0230092	M3 Nylon Nut (10)
0230093	M4 Nylon Nut (10)
0230094	Set Screw M3x3 (10)
0230095	Set Screw 4x4mm (10)
0230096	MSCB 04100 4x10mm Set Screw (10)
0230097	Tools set (6)
0230098	Washer 8x10x0.5 mm
0230104	Differential Shaft Protection Sleeve
0230105	Driveshaft Boot Wheel Axle (4)
0230106	Protection Central Axle Sleeve
0230107	Shock Diaphragm 16mm
0230109	O-Ring P4M (ID3.8 t1.9) (10)
0230110	Rubber Boot 38mm (4)
0230111	Fuel Tank Rubber (2)
0230112	Switch cover
0230113	O-Ring P18 2.4x17.8mm (10)
0230114	O-RING 6x9.5x1.9 (Red) (10)
0230115	B021 Ball Bering 5x10x4mm (2)
0230116	Bearing 8x16x5mm (2)
0230117	Bearing 6X10X3 (2)
0230118	Flange Bearing 8X14X4mm (2)
0230119	Bearing 12.7x19.05x4.0mm (2)
0230120	Bearing 8x14x4mm (2)
0230121	Spring ID 3.0x20mmx16C
0230123	Anti-roll Bar-Rear (Black)
0230124	Anti-roll Bar- Front (Black)
0230125	Shock Spring (2)
0230126	Shock Spring (2)
0230127	Tuned Pipe Mounting Wire
0230128	Servo Protection Spring
0230129	TH Rod-New

0230130	Exhaust Spring (2)
0230131	Clutch Spring 1.0mm (3)
0230132	Brakepad spring (4)
0230133	CVD Axle (2)
0230134	CVD Connecting Shaft (4)
0230135	CVD Dog Bone 94mm
0230136	CVD Dog Bone 106mm
0230137	CVD Dog Bone 111mm
0230138	Axle (2)
0230139	Dog Bone 8x95mm (2)
0230140	Servo Saver Shaft
0230141	Brake screw
0230142	Tuned Pipe Mount
0230143	Servo Saver Nut
0230144	Mid Diff Shaft 8x13x29mm (2)
0230145	Diff Shaft 8X12X29mm (4)
0230146	Brake Shaft (2)
0230147	Brake Linkage-A
0230148	Brake Linkage-B
0230149	Convex Axis Brake (2)
0230150	Shock Body 16x49mm Alloy (2)
0230151	Pilot Shaft (2)
0230152	Trench Pin (6)
0230153	Fly Wheel-Machine Cut
0230154	RB Hub Nut 17mm (2)
0230155	RB Hub 17mm (2)
0230156	Shock Mount 8x17mm
0230157	Fly Wheel Nut
0230158	Ball Axle 4.8mm (3)
0230159	Ball Washer 8x10mm
0230160	Steering Adapter
0230161	Ball 8x9mm (10)
0230162	Ball 5.8x5.8mm (10)
0230163	Ball 3x6.8x6mm (10)
0230164	Ball 3x5.8x11mm (10)
0230165	Ball 3x6.8x9mm (10)
0230166	Collar 9x6mm
0230167	M3 Stopper
0230168	Bilateral Screw M3x18mm (3)
0230169	Aluminum Washer (10)
0230170	Axle Set 9.5x9mm (4)
0230171	Pressure Return Nipple (2)
0230172	Shock Shaft 4x60mm (2)
0230173	Buggy Block Tires (2)
0230174	Antenna with cap
0230176	Foam air filter in & out (3)
0230178	Tire Insert (2)
0230175	Tape single side foam 25x60mm
0230182	Clutch shoes
0230183	Air filter manifold
0230185	Clutch Bell-15T
0230189	Nylon Strap3.5x150mm (Black) (10)
0230190	RBOne clear body + windows mask
0230191	Pin 2.5x12mm (10)
0230193	Metal Gear Servo 8.0 kg
0230194	Standard Servo 4.1 kg
0230195	Stoper 3x9xM3
0230196	TH Rod M3x60 mm
0230197	RBOne Nitro body (Orange) with stickers
0230198	RBOne Nitro body (Blue) with stickers
0230199	RBOne Nitro body (Red) with stickers
0230200	RBOne Nitro body (Yellow) with stickers
0230201	Stickers RBOne
0230202	Transmitter 2,4GHz + decals
0230203	Receiver 2,4GHz + decals
0230204	Receiver batery pack 6V
0230205	Complete screws, nuts & shims set
0230208	Complete ball bearing set
0230209	Switch
0230210	Washer 13*16*0.2 (10)
0230213	Instruction manual RBOne
0230214	Washer 7*12*0.5(10)
0230215	Washer 5*9*0.3(10)
01351-2045M	In-line exhaust pipe (with springs)
01354-PARAVSM	In-line manifold (with springs)

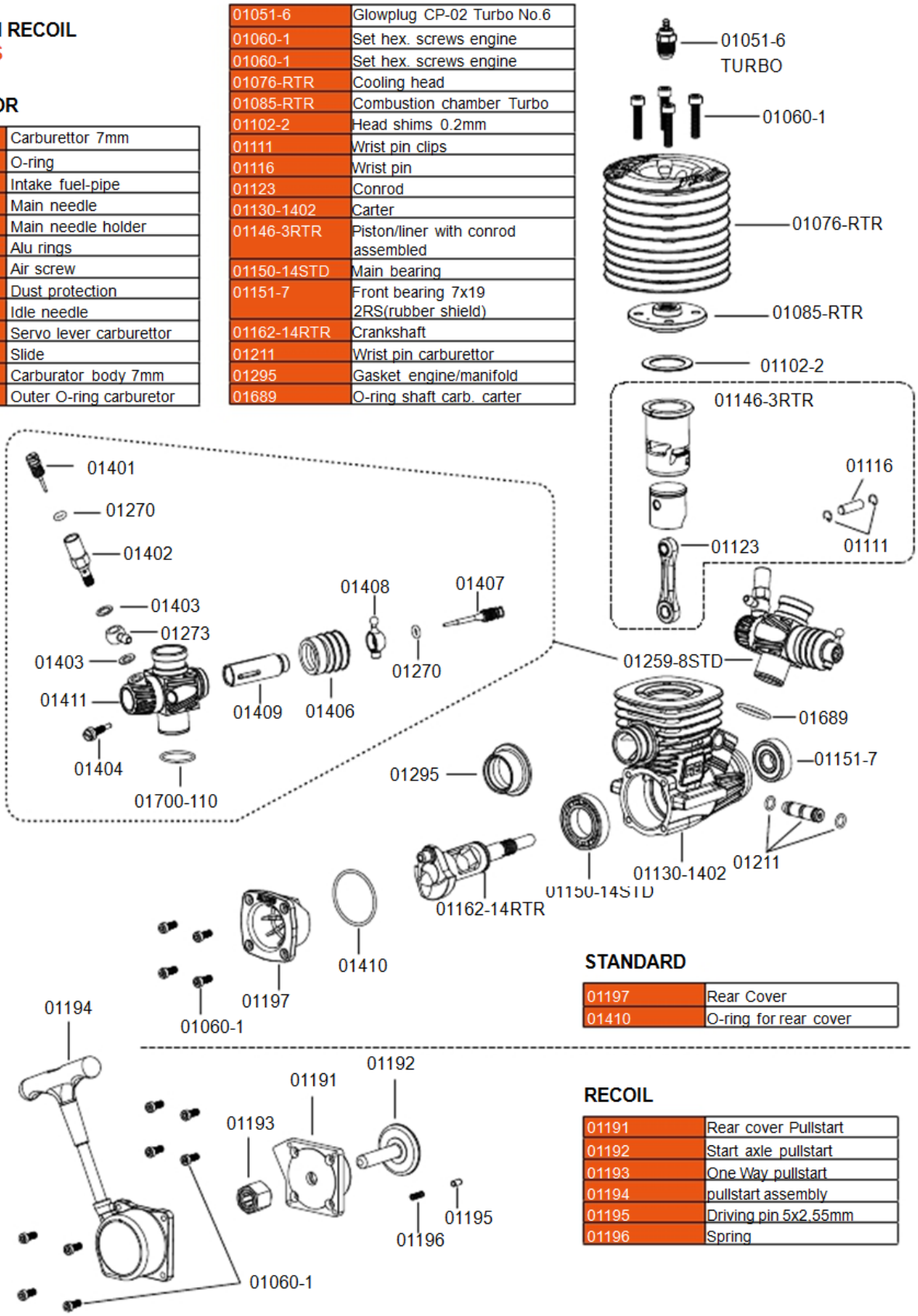
MOTOR STANDARD
01011-RTR
MOTOR COM RECOIL
01011-RTRPS

CARBURADOR

01259-8STD	Carburettor 7mm
01270	O-ring
01273	Intake fuel-pipe
01401	Main needle
01402	Main needle holder
01403	Alu rings
01404	Air screw
01406	Dust protection
01407	Idle needle
01408	Servo lever carburettor
01409	Slide
01411	Carburator body 7mm
01700-110	Outer O-ring carburetor

MOTOR

01051-6	Glowplug CP-02 Turbo No.6
01060-1	Set hex. screws engine
01060-1	Set hex. screws engine
01076-RTR	Cooling head
01085-RTR	Combustion chamber Turbo
01102-2	Head shims 0.2mm
01111	Wrist pin clips
01116	Wrist pin
01123	Conrod
01130-1402	Carter
01146-3RTR	Piston/liner with conrod assembled
01150-14STD	Main bearing
01151-7	Front bearing 7x19 2RS(rubber shield)
01162-14RTR	Crankshaft
01211	Wrist pin carburettor
01295	Gasket engine/manifold
01689	O-ring shaft carb. carter



STANDARD

01197	Rear Cover
01410	O-ring for rear cover

RECOIL

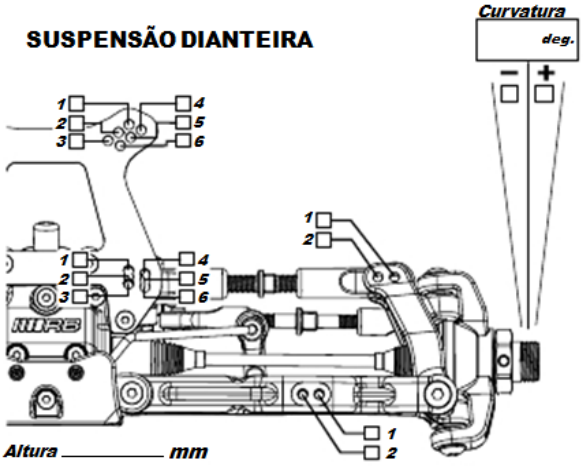
01191	Rear cover Pullstart
01192	Start axle pullstart
01193	One Way pullstart
01194	pullstart assembly
01195	Driving pin 5x2.55mm
01196	Spring

PROBLEMAS	POSSÍVEIS CAUSAS	SOLUÇÕES
O carro não se move	O transmissor e/ou receptor podem estar desligados.	Ligue o transmissor e/ou receptor
	As baterias do podem não estar colocadas corretamente no transmissor.	Coloque as baterias corretamente no transmissor
	A bateria principal pode não estar suficientemente carregada.	Carregue a bateria principal
O carro não responde aos comandos	O transmissor e/ou receptor podem estar desligados.	Ligue o transmissor e/ou receptor
	A antena do transmissor ou receptor podem não estar estendidas totalmente	Estenda completamente as duas antenas
As rodas dianteiras e traseiras rodam em sentido opostos	O posicionamento do diferencial pode estar incorreto	Insira o diferencial corretamente
O motor não inicia	O tanque pode estar vazio.	Abasteça o tanque com combustível
	O filtro de ar pode estar muito sujo	Cheque o filtro de ar e substitua-o Se for necessário.
	O aquecedor de vela pode estar descarregado.	Carregue o aquecedor de vela.
	O motor pode estar enxarcado.	Tire um pouco de combustível
	A vela pode estar estragada.	Substitua a vela.
	O acelerador pode não estar ajustado corretamente.	Consulte as instruções de configuração deste manual.
	O recoil pode estar quebrado.	Substitua o recoil
O motor aciona e desliga em seguida.	O tanque pode estar vazio.	Abasteça o tanque com combustível
	O filtro de ar pode estar muito sujo	Cheque o filtro de ar e troque-o se necessário.
	A velocidade da marcha lenta pode estar muito baixa.	Ajuste a velocidade da marcha lenta.
	O motor pode estar superaquecido.	Deixe o motor esfriar e reinicie mais tarde.
	Pode haver problemas de embreagem	Substitua a embreagem.
	O acelerador pode não estar ajustado corretamente.	Consulte as instruções de configuração deste manual.
O motor inicia, mas o carro não se move	Os freios podem estar acionados.	Check brake setup
	Pode haver problemas de embreagem	Substitua a embreagem.
	A tensão da bateria do receptor pode estar muito baixa.	Substitua bas baterias do receptor.
	As configurações da embreagem podem estar incorretas.	Ajuste as configurações de embreagem.
	Pode estar havendo um problema de transmissão	Cheque se não há um problema de transmissão.
Vazamento de combustível	O tubo pode estar quebrado	Substitua o tubo de combustível
	O tanque pode estar com vazamento.	Substitua o tanque de combustível
	A pipa pode estar com vazamento	Troque o selo de vedação da pipa

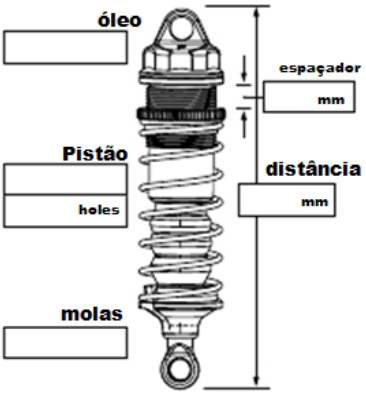
CONFIGURAÇÕES

Nome :	
Track :	
Data :	
Temperatura :	
Motor :	
Vela:	
Venturi :	
Combustível :	
Pipa :	
Sino da embreagem :	*T*
Engrenagem :	*T*
Material	alloy ☐ composite ☐
Diff central :	**óleo**
Diff dianteiro :	**óleo**
Diff traseiro :	**óleo**

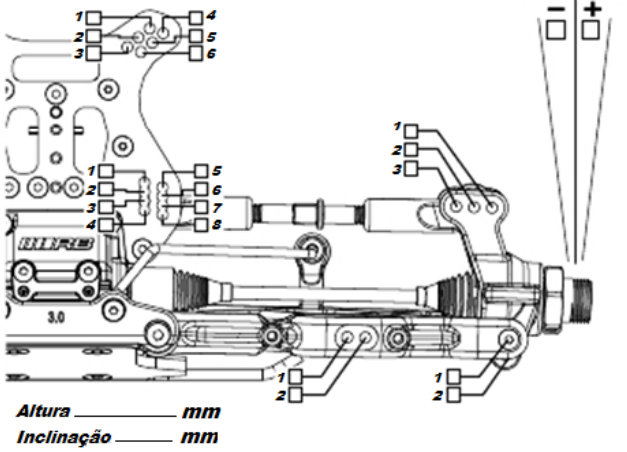
SUSPENSÃO DIANTEIRA



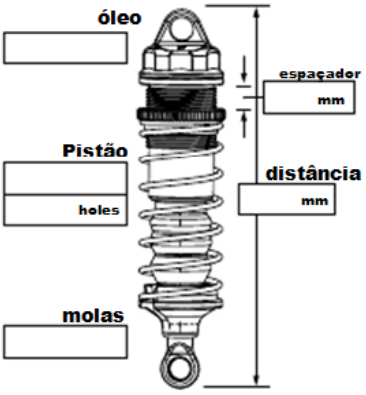
AMORTECEDOR DIANTEIRO



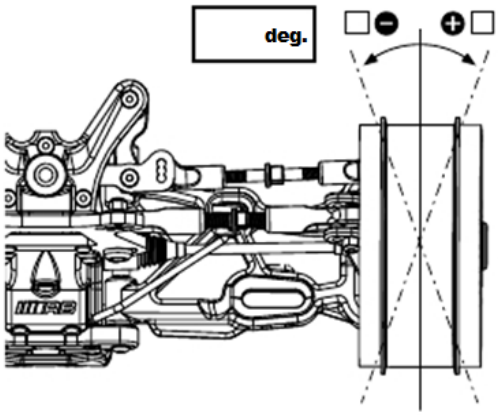
SUSPENSÃO TRASEIRA



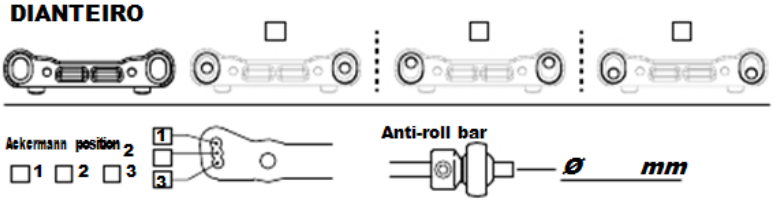
AMORTECEDOR TRASEIRO



ÂNGULO DIANTEIRO



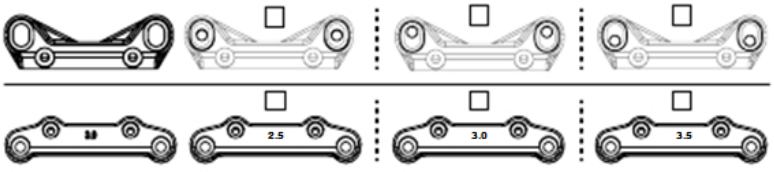
DIANTEIRO



Ackermann position ☐1 ☐2 ☐3

Anti-roll bar Ø _____ mm

TRASEIRO



Wing Position

Anti-roll bar Ø _____ mm

GARANTIA

A nossa garantia cobre apenas defeitos de fabricação e de acabamento do original e não modificada do carro, motor e peças, e reivindicações resultante de mau combustível, acidentes, abuso, mau funcionamento, montagem incorreta, ajuste inadequado ou falta de manutenção não será considerada como garantia.

Reunimos todos os esforços na seleção de materiais, de projetos de componentes e de montagem.

Seu carro não é um brinquedo, mas um sofisticado modelo de rádio controle de alto desempenho, que você tem que tratar com muito cuidado e respeito às instruções.

Não use o seu carro na água, na areia e na lama!

É sua responsabilidade fazer a manutenção necessária, bem como substituir periodicamente os consumíveis do carro e do motor.

As reclamações devem ser encaminhadas para o lojista onde comprou o produto, e eles vão enviá-los ao distribuidor RB em seu país. Essas afirmações devem ser bem documentadas.

Esta garantia é estendida exclusivamente pelo fabricante RB de Allevard França e todas as reivindicações estão, portanto, sujeitas a exame pericial e aprovação pelos mecânicos especializados. A garantia RB abrange todos os componentes fornecidos com o carro.

É uma garantia de 30 dias a partir da data da compra.

Informações:

A RB produtos melhora constantemente os seus produtos, sendo assim, os mesmos podem sofrer alterações sem aviso prévio. A RB não pode ser considerada responsável por qualquer tipo de dano ou prejuízo durante a montagem, armazenamento, uso ou abuso de qualquer um de seus produtos.

Motores RB Concept é uma marca da R&B Produtos Allevard FRANÇA
Tel: (33) 476.45.09.29 Fax: (33) 476.45.16.30

#0230213

Manual de instruções

Desenhado e desenvolvido na França
Produzido emn Taiwan

Importado por :
RB PRODUCTS
ZA Route de la Mirande
38580 ALLEVARD FRANCE
+33 (0)4 76 45 09 29
www.rbproducts.com

Imported by :
RB PRODUCTS USA
5611 Colleyville Blvd #160
Colleyville, Texas. 76034 USA
817-876-9707
www.rb-usa.com